



# **Stationsparkers möjlighet att positivt påverka hälsan**

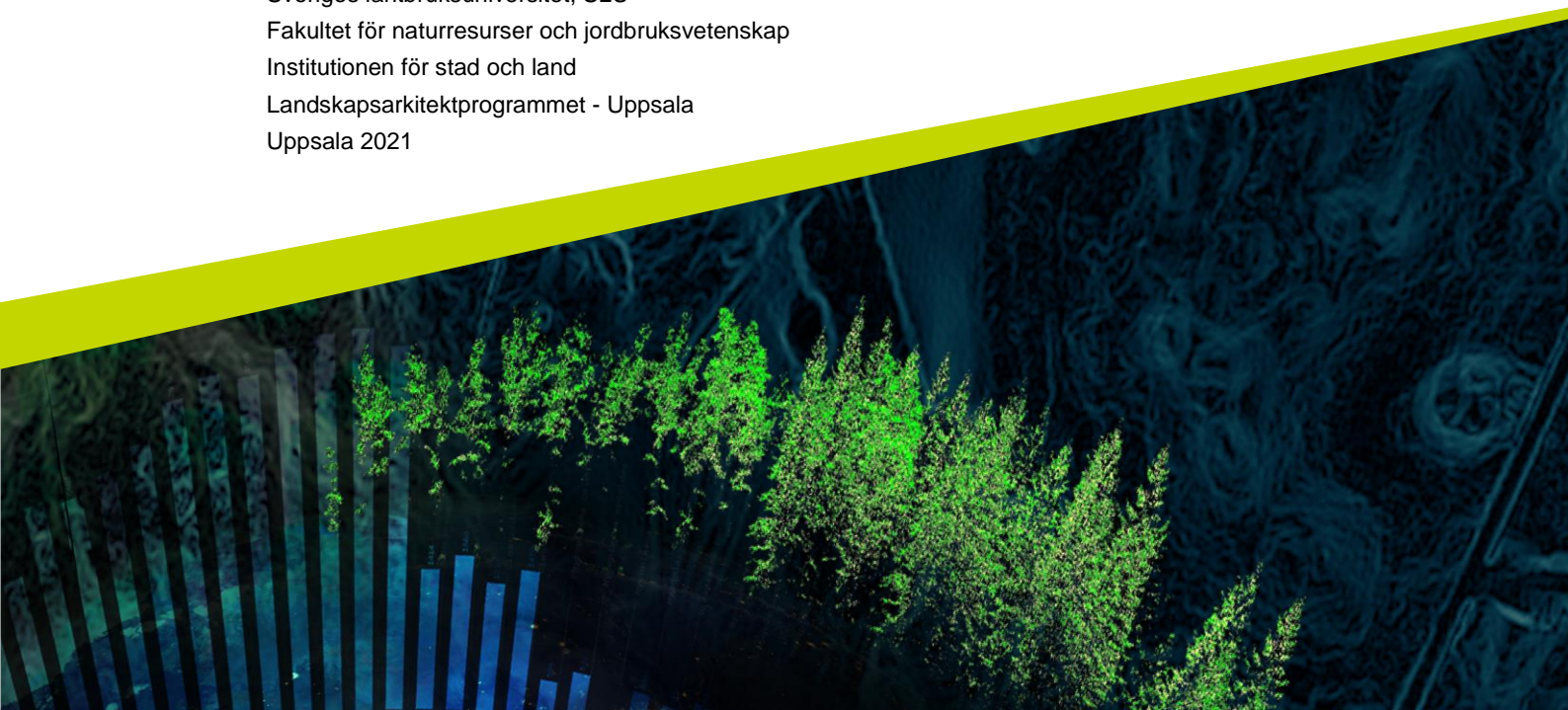
## **– Med Ängelholms järnvägspark som exempel**

---

*Possible positive effects of railway station parks on health. The example of Ängelholm Railway Park*

Andrea Stjernström Cronberg

Självständigt arbete • 15 hp  
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU  
Fakultet för naturresurser och jordbruksvetenskap  
Institutionen för stad och land  
Landskapsarkitektprogrammet - Uppsala  
Uppsala 2021



# Stationsparkers möjlighet att positivt påverka hälsan – Med Ängelholms Järnvägsspark som exempel

*Possible positive effects of railway station parks on health. The example of Ängelholm Railway Park*

Andrea Stjernström Cronberg

**Handledare:** Antoinette Wärnbäck, Sveriges Lantbruksuniversitet, Institutionen för stad och land  
**Examinator:** Neva Leposa, Sveriges Lantbruksuniversitet, Institutionen för stad och land  
**Bitr. Examinator:** Vera Vicenzotti, Sveriges Lantbruksuniversitet, Institutionen för stad och land

**Omfattning:** 15 hp  
**Nivå och fördjupning:** Grundnivå, G2E  
**Kurstitel:** Självständigt arbete i landskapsarkitektur  
**Kurskod:** EX0861  
**Program/utbildning:** Landskapsarkitektprogrammet - Uppsala  
**Kursansvarig inst.:** Institutionen för stad och land

**Utgivningsort:** Uppsala  
**Utgivningsår:** 2021  
**Upphovsrätt:** Alla bilder i arbetet används med erforderliga tillstånd.  
**Elektronisk publicering:** <https://stud.epsilon.slu.se>

**Nyckelord:** urbana grönytor, stadsplanering, landskapsarkitektur, järnvägsstation, pendling, vegetation, hälsa

## Sveriges lantbruksuniversitet

Fakultet för naturresurser och jordbruksvetenskap  
Institutionen för stad och land  
Avdelningen för landskapsarkitektur

## Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

☒ JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

☐ NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

## Sammanfattning

Naturområden och olika typer av grönområden har bevisats framkalla fysiska och psykiska responser i den mänskliga kroppen såsom en sänkt kortisolhalt i blodet och en avslappnande effekt på hjärnaktiviteten. Exponering för vegetation och grönska har också upptäckts minska symptom av depression. En brist på lämpliga grönytor i urbana miljöer är därför en fråga om allmän hälsa och borde övervägas vid stadsplanering.

Med en ökad medvetenhet om klimatfrågor uppmanas människor även att åka kollektivt framför att pendla med bilen för att minska utsläpp av fossila bränslen. Med en ökad användning av tågen kommer också järnvägsstationerna att bli mötesplatser och noder i större omfattning än tidigare. Om vegetation och grönska inkluderas vid stationerna kommer dessa grönytor ha större chans att påverka hälsan än andra offentliga parker genom en mer frekvent användning.

Detta arbete ämnar uppmuntra att utnyttja stationernas fulla möjlighet att påverka sina resenärer positivt med Ängelholms Järnvägsspark som exempel. Parken utvärderas genom en betygsmall och inventering för att se om den kan uppfylla kraven för en välfungerande grönyta enligt Patrik Grahns teori om människans behov av grönska och rekreation. Ytterligare diskuteras vidare möjligheter att öka parkens möjlighet att påverka användare positivt genom grönska.

*Nyckelord:* urbana grönytor, stadsplanering, landskapsarkitektur, järnvägsstation, pendling, vegetation, hälsa

## Abstract

Nature and different types of green spaces have been proven to invoke physical and psychological responses in the human body, such as a reduction of cortisol levels in the blood and a relaxing effect on brain activity. Exposure to vegetation and greenery have also been found to diminish symptoms of depression. Lack of adequate green spaces in urban environments are therefore a public health issue and should be considered in urban planning.

With a growing awareness of climate change, use of public transport is encouraged over commuting by car with the intent to reduce fossil fuel emissions. Additionally, with an increase in commuting by train, railway stations are going to become a more substantial meeting point than before. By including vegetation and greenery in railway stations those green spaces will have a higher chance of providing health benefits to the population than remote public parks due to the frequent usage.

This thesis aims to encourage use of the railway stations full potential to positively affect travelers using Ängelholm Railway Park as an example. Using Patrik Grahns theory of human needs of greenery and recreation, the park is evaluated through a ranked guide in order to discover if it can fulfill the requirements of a well-functioning green space according to the theory. The parks possibilities to further provide positive effects on users through greenery are discussed.

*Keywords:* urban green spaces, urban planning, landscape architecture, railway station, commute, vegetation, health

# Innehållsförteckning

<b>Tabellförteckning.....</b>	<b>6</b>
<b>Figurförteckning.....</b>	<b>6</b>
<b>Begreppsutredning .....</b>	<b>7</b>
<b>1. Inledning.....</b>	<b>8</b>
1.1. Syfte och frågeställning .....	9
1.2. Avgränsning.....	9
<b>2. Bakgrund.....</b>	<b>11</b>
2.1. Vegetationens påverkan på hälsan .....	11
2.2. Stationsparkens historia .....	12
<b>3. Tillvägagångssätt .....</b>	<b>16</b>
3.1. Teorin.....	16
3.2. Historisk överblick.....	18
3.3. Platsbesök .....	19
3.4. Möjligheter för utveckling.....	19
<b>4. Ängelholms järnvägsark igår, idag och i framtiden .....</b>	<b>20</b>
4.1. Järnvägsarkens historia.....	20
4.2. Järnvägsarkerna idag .....	22
4.3. Utveckling av järnvägsarkerna .....	26
<b>5. Diskussion.....</b>	<b>29</b>
<b>6. Slutsats.....</b>	<b>33</b>
<b>Referenser.....</b>	<b>35</b>
<b>Tack .....</b>	<b>37</b>

## Tabellförteckning

Tabell 1: Betygsmall för stationsparker baserad på Grahns (1985) betygsmallar. ....	18
Tabell 2: Ifylld betygsmall för Ängelholms järnvägspark baserad på Grahns (1985) betygsmallar. ....	24

## Figurförteckning

Figur 1: "Även strax norr om stationshuset fanns en liten plantering" 1920-tal (Löfberg 2021) .....	21
Figur 2: "Ängelholms järnvägspark från söder 1928" (Löfberg 2021) .....	21
Figur 3: "Ängelholms järnvägspark mellan stationshuset och ån" 1920-tal (Löfberg 2021) .....	23
Figur 4: Ängelholms järnvägspark 2021. Det gula stationshuset är till vänster och Rönne å rinner till höger. © Andrea Stjernström Cronberg 2021 .....	23
Figur 5: Station A och B med tillhörande grönytor samt rörelsestråk. © Andrea Stjernström Cronberg 2021 .....	26
Figur 6: Exempel på grön vägg vid Sundstorget i Helsingborg. (Boverket, 2021) .....	27

# Begreppsutredning

I detta arbete används begreppen *stationspark* och *järnvägsark* som synonymer. Med detta menas den medvetet anlagda och ofta projekterade grönya eller plantering i direkt anknytning till en järnvägsstation. En grönya i direkt anknytning till stationen syftar i det här arbetet till en grönya en person automatiskt exponeras för vid användning av järnvägsstationen. Det kan vara en yta du måste ta dig igenom eller komma i nära kontakt med för att ta dig till entrén eller spåren. Begreppet stationspark kan innefatta en typisk "park" med öppna gräsytor, gångstråk, träd och buskar, men också enklare planteringsytor med perenner eller nyttoväxter likt de ytor SJ:s anställda uppmuntrade odla sin egen mat på. Nyanlagda eller renoverade stationsparker måste inte nödvändigtvis gestaltas efter de traditionella sätten att utforma en park. Grönynan måste inte vara anlagd på marken vid entrén till stationen utan kan också vara växter på tak och väggar. Övriga begrepp och förkortningar som används i arbetet:

<i>FN</i>	Förenta Nationerna
<i>SCB</i>	Statistiska Centralbyrån
<i>SJ</i>	Statens Järnvägar
<i>WHO</i>	World Health Organisation
<i>växtdepå</i>	En komplett anläggning för odling, hantering, lagring och distribution av växter

# 1. Inledning

Att ha åtkomst till grönytor och vegetation i urbana miljöer ökar både den mentala och fysiska hälsan samt den generella livskvaliteten (WHO 2016). Detta gör grönyterna till en viktig del i stadsbyggnaden. Eftersom 87 % av Sveriges befolkning bor i en tätort (SCB 2018) är det viktigt att utnyttja de utrymmen som redan existerar i urbana miljöer för att öka invånarnas välbefinnande genom gestaltning med vegetation och grönytor. Därmed har landskapsarkitekturen möjlighet att genom skapandet av offentliga grönytor påverka människors välmående, till exempel genom att minska stressrelaterade sjukdomar. I och med detta är en viktig aspekt som borde uppmärksammas mer den roll grönyternas tillgänglighet spelar. Grönytor som kan användas vardagligen, till exempel i direkt koppling till bostaden, har större positiv effekt på användarnas hälsa i urbana miljöer (Grahn & Stigsdotter 2003).

Eftersom klimatfrågan i nuläget är relevant återuppmärksammas järnvägens fördelar, både ekonomiska och miljömässiga, jämfört med andra transportsystem (Bakerson 2010). I städer där järnvägen har en större betydelse för transport och struktur utvecklas också stationerna för att inkludera fler funktioner och döps ibland även om till exempelvis resecentrum (Bakerson 2010). I och med detta namnbyte betonas järnvägsstationens förändrade betydelse för staden och dess invånare. När fler uppmanas resa kollektivt istället för att använda bilen kommer stationernas användning att öka och områdena kommer att bli mötesplatser i högre grad än förut. I och med stationernas lättillgänglighet och ökande användning finns det rimligtvis en möjlighet att anlägga grönytor i dessa områden för att öka de positiva effekterna av att exponeras för grönska.

Att anlägga grönytor och vegetation i ett stationsområde är däremot ingenting nytt. Under järnvägens uppkomst och spridning i Sverige under 1800- och 1900-tal skapades också ett flertal stationsparker eller järnvägsparker. Järnvägen var starkt kopplad till den nya industrin och som motreaktion mot det hårdgjorda och maskindrivna planterades träd, buskar och perenner i planteringsytor och rabatter med växtmaterial som drogs upp på SJ:s egna plantskolor runt om i Sverige (Bergkvist 2012). Stationsparkerna bidrog inte bara med estetiska värden utan bidrog även till ett ökat intresse för trädgårdsodling och växtplanteringar där SJ:s anställda ofta fick egna trädgårdar eller odlingslotter att odla mat på för att bidra till hushållets självförsörjning (Bergkvist 2012). För att effektivisera stationernas



utformning och minska skötselutgifterna avvecklades eller lades många stationsparker ner helt (Bergkvist 2012). Därför finns det idag inte bara en ny chans för landskapsarkitektur att påverka den fysiska miljön, utan även en möjlighet att återinföra stationsparker med ytterligare utformning och funktioner anpassade efter resandes behov.

Skånska Ängelholms järnvägsarkitektur är idag ett parkområde separerat från järnvägsstationen av en genomfartsväg. Stationsområdet kommer att användas som ett exempel på hur man kan utveckla en stationspark som tillgodoser de mänskliga behov av grönska som finns enligt en teoretisk modell av Patrik Grahn.

## 1.1. Syfte och frågeställning

Stationer har goda möjligheter att påverka befolkningen positivt med grönska eftersom de är en naturlig samlingspunkt i staden. Därför vore det lönsamt att utforma stationsparker som kan förse människor med hälsoeffekter till sin fulla potential. På platser som inte har någon grönyta kopplad till stationen kan detta innebära att bygga en ny park. I städer som Ängelholm, där det redan finns en järnvägsarkitektur, är det lätt att förutsätta att den befintliga parken är tillräcklig för att tillgodose dessa behov av grönska. Syftet med arbetet är att med en återblick på platsens historiska användning samt en bedömning av platsens nuvarande kvaliteter undersöka möjligheten att genom gestaltning med vegetation och grönska utnyttja stationsparker för att öka det möjliga välbefinnandet i staden.

1. Hur stödjer den nuvarande utformningen av Ängelholms järnvägsarkitektur användarnas välbefinnande enligt Patrik Grahns teori om Människan och grönska?
2. Hur kan en stationspark, med Ängelholms järnvägsarkitektur som exempel, utnyttja vegetation och grönska på ett sätt som kan öka det möjliga välbefinnandet?

## 1.2. Avgränsning

Arbetet avgränsas tematiskt till de effekter vegetation och grönytor har på människors hälsa och välmående. Hållbar utveckling, ekonomisk hållbarhet och ekologisk påverkan är alla aspekter som berör stationsparker men dessa överlåter jag till vidare forskning. Geografiskt avgränsas arbetet till svenska stationer och stationsparker och deras förutsättningar med Ängelholms järnvägsarkitektur som

exempel. Platsbesöket avgränsas också efter mina egna geografiska förutsättningar, det vill säga nordvästra Skåne.

Ängelholm är en av få städer i nordvästra Skåne som har en bevarad järnvägspark till skillnad från till exempel Helsingborg, där järnvägen ofta samspelat med hamnen och stationsområdet länge omgetts av industrier. Ängelholms järnvägspark ansågs därför fungera väl som ett praktiskt exempel för arbetet.

## 2. Bakgrund

I syfte att ta reda på hur gestaltning med vegetation kan öka välbefinnandet i staden inleds bakgrundskapitlet med att ta upp vad som definierar en grönyta och hur grönska och vegetation fysiskt påverkar den mänskliga kroppen. Därefter motiveras järnvägsstationens viktiga roll i stadsbyggnaden och varför det är viktigt att anlägga en grönyta just där utöver andra platser i staden. Slutligen redovisas en sammanfattning av stationsparkernas historia och varför de är mer sällsynta idag än för ett sekel sedan. Bakgrundsstudien är viktig för att fullt förstå problemrymden för arbetet.

### 2.1. Vegetationens påverkan på hälsan

I detta arbete används begreppen grönyta och grönområde flitigt, men vad menas egentligen med dessa begrepp? Vad är det som definierar en grönyta? Enligt WHO finns det ingen universell accepterad definition av grönytor i urbana miljöer utan termen innefattar en mängd olika saker:

Urban green spaces may include places with ‘natural surfaces’ or ‘natural settings’, but may also include specific types of urban greenery, such as street trees, and may also include ‘blue space’ which represents water elements ranging from ponds to coastal zones. Typical green spaces in urban areas are public parks; other definitions may also include private gardens, woodlands, children’s play areas, non-amenity areas (such as roadside verges), riverside footpaths, beaches, and so on. The definitions are nuanced and context-specific. For example, they can depend on particular environment-health pathways under consideration. (WHO 2016, s.3)

Varför är det då viktigt att inkludera dessa gröna ytor i urbana miljöer? Enligt en rapport från WHO (2016) har det länge varit allmänt känt att kontakt med natur kan vara stärkande samt fördelaktigt för den mentala hälsan, vilket det också finns vetenskapligt belägg för. Rapporten refererar bland annat till en studie gjord i Storbritannien där individer bar elektroencefalografi (EEG)-apparater som mäter hjärnbarkens spontana elektriska aktivitet under en kort promenad i ett “grönt” område (Aspinall et al. 2015). Naturen visades ha en avslappnande och återställande effekt på hjärnaktiviteten. I ytterligare en studie demonstrerades att för vuxna individer som levde i underutvecklade urbana områden hade naturliga miljöer en dämpande effekt på kronisk stress (Honold et al. 2016). I flera studier mäts stress i form av kortisolhalt i blodet och både att vistas i och betrakta grönområden eller trädgårdsodling har visats sänka halten kortisol hos människor

(Roe et al. 2013). I ytterligare en studie fann man att genom exponering för ett grönområde minskar den neurala aktiviteten i prefrontala cortex i hjärnan vilket lindrar symptom på depression (Bratman et al. 2015). En förbättrad mental och fysisk hälsa genom åtkomst till grönytor i urbana miljöer ökar den generella livskvaliteten men också produktiviteten på arbetsplatsen (WHO 2016).

I sin artikel *Landscape Planning and Stress* (2003) skriver Patrik Grahn och Ulrika Stigsdotter om hur landskapsarkitektur, genom offentliga grönytor, har möjlighet att påverka stressrelaterade sjukdomar. Ytterligare en viktig aspekt författarna tar upp är hur tillgängligheten eller närheten till grönytan spelar roll i utnyttjningen av den. I ett flertal städer ligger områden för rekreation bland vegetation utanför staden i form av en stadsnära skog eller park. Invånarna uppmanas ta sig ut till dessa grönområden, vilket de i viss mån också gör. Men människor som lever med längre avstånd till natur och grönområden är inte mer benägna att ta sig ut till dessa områden än människor som har lättare tillgång till dem (Grahn & Stigsdotter 2003). Att behöva transporteras en viss sträcka för att ta del av grönområdets fördelar är ofta tidskrävande och sällan spontant. Dessutom konstaterar studien att desto mer stressad en person är desto mindre frekvent besöker personen grönområden. Därför påstår de att grönytor som kan användas vardagligen, till exempel i direkt koppling till bostaden (eller i detta fall pendlingsstationen), har störst positiv effekt på användarnas hälsa i urbana miljöer (Grahn & Stigsdotter 2003).

Vegetation och växtlighet har också visats ha en indirekt påverkan på människors hälsa. Ett exempel på detta är fytoremediering (också kallat fytosanering) som är ett samlingsbegrepp för de olika processer där växter renar eller skyddar vår miljö från föroreningar. Det är en biologisk reningsmetod som bland annat har använts vid Ockelbo järnvägsstation i Gästrikland (Olsson 2011). Stationen i fråga har problem med föroreningar i marken som arsenik, bly, kadmium och kvicksilver vilket motverkas genom bland annat korgvide, majs, vildtobak och röllicka. Framför allt korgvidet har visat sig ackumulera ett flertal av dessa miljögifter (Olsson 2011). Att utforma den fysiska miljön i vårt samhälle för att öka befolkningens hälsa och välmående är därför en möjlig pusselbit för att uppfylla FN:s hållbarhetsmål om god hälsa och välbefinnande som gäller alla länder (Svenska FN-förbundet 2018).

## 2.2. Stationsparkens historia

Att inkludera vegetation på stationsområdet är ingen ny idé. Under denna rubrik görs en kort redogörelse för stationsparkernas uppkomst och försvinnande och bakomliggande anledningar till detta. Hur kommer det sig att järnvägen och vegetationen har en direkt relation i vårt land? Vidare kommer vikten av

stationsparker att redogöras för, samt förtydliga det faktum att stationsparker inte ska ersätta annan vegetation i staden utan komplettera den för ökat välmående.

När man började anlägga järnvägar i större omfattning i Sverige under mitten av 1800-talet blev själva stationen en viktig länk mellan järnvägen och orten. Under samma tidsperiod började man i svenska städer också skapa offentliga parker. Ljus, luft och vegetation blev en kontrast mot den industriella revolutionens täta och ofta förorenade stadsutrymmen. I denna anda anlades även stationsparker som fungerade som en barriär mellan den moderna, maskindrivna järnvägen och bebyggelsen runt omkring. Ångloken som användes flitigt vid den här tiden bidrog med både buller och luftföroreningar och gnistor kunde även slå upp från spåren och antända närliggande trähus. Genom att anlägga en stationspark var det därmed möjligt att minska tågtrafikens påverkan på den omgivande orten och dess invånare. Stationsparkerna anlades heller inte enbart i ett funktionellt syfte. Redan innan han blev SJ:s första trädgårdsdirektör 1862 påstod Olof Eneroth att ett samhälles bildningsnivå och kulturella status mäts genom dess parker (Bergkvist 2012). Enligt Bergkvist hävdade Eneroth att parker verkade ”förädlande på de besökandes bildning och smak”, och att ordning, hälsa och bildning var viktiga moraliska budskap. Odlafliten blev en förebild som hade inflytande på resten av samhället och fungerade både som en fostrande och disciplinerande aktivitet samtidigt som självhushållning uppmuntrades.

Stationsparkerna uppkom utan egentlig officiell ledning tills Kungliga Järnvägsstyrelsen anlät en trädgårdsdirektör för att planera och förvalta ytorna (Bergkvist 2012). Med ett ökande antal stationer och en ökad efterfrågan på växtmaterial infördes egna plantskolor och växtdepåer för att driva upp växter och utbilda personal. Planteringsväsendet inom SJ och den svenska järnvägen blev en välorganiserad och omfattande verksamhet. De första plantskolorna anlades i Alingsås, Liljeholmen och Uppsala och med ökat behov skulle varje distrikt ha en egen växtdepå. När det börjar komma krav på rationaliseringar i början av 1950-talet lägger man ner ett flertal växtdepåer. I SJ:s utredning 1962 konstateras att verksamheten inte är särskilt vinstdrivande och att det dags att reducera den. Resurserna ska istället sparas till de stationer som är viktigast ur trafik- och turistsynpunkt. Bergkvist beskriver det som att många drar ”en lättnadens suck” och förklarar också detta sentiment:

Personalen hade också, allteftersom olika rationaliseringar genomförts, fått allt fler arbetsuppgifter. Att sköta planteringar och hålla snyggt i rabatter uppfattades mot slutet som en börda. När planteringsväsendet till slut avskaffades 1972/73 drog många en lättnadens suck. Planteringsväsendet uppfattades av många som otidsenligt, en kvarleva från en svunnen tid, något som inte hade med det moderna att göra. Dess försvinnande är logiskt sett mot den bakgrunden. (Bergkvist 2012, 119)

Det är alltså flera anledningar som bidrar till att anläggningar börjar läggas ned: stationsparkerna anses vara både resurskrävande och inaktuella. Och när bilismen ökar kraftigt under 1960- och 70-talet tas marken i direkt anknytning till stationen istället i anspråk för parkeringar och busstorg. Många ytor hårdgörs även för att öka framkomligheten.

Varför är det då viktigt att utnyttja just marken kring stationen? Varför borde vi vidareutveckla eller skapa stationsparker på ofta redan bebyggd mark i staden? Många städer förlitar sig på större stadsparker och naturområden utanför staden för att förse människor med rekreation, räcker det inte med att satsa på dessa? Följande skriver Erland Ullstad (2008) om stridigheter som uppstår när man vill bygga nytt i staden:

Staden byggs kontinuerligt och hela tiden. Varje bygge har sin byggherre och sin funktion. Det är lockande och naturligt att bygga vidare på samma sätt som hittills. Vi leds då av kortsiktiga behov. Men inför växande problem, stora utmaningar och möjligheter måste vi tillsammans ha kraft och fantasi att spana in i framtiden och diskutera nya och långsiktiga inriktningar. [...] Staden ska vara grön, men den ska också vara tät. Detta är en grundfråga i stadsutvecklingen: vilka delar bör bevaras och vilka kan bebyggas? Hur balanserar man tätheten och grönskan så att de samspelar till en attraktiv och hållbar stad? (Ullstad 2008, 10-34)

De aspekter han tar upp är viktiga att ha i åtanke när man överväger möjligheterna kring att bygga nya grönytor i staden. Det är viktigt att inkludera flera av stadens funktioner på samma yta för att dessa inte ska bli som öar utspridda i ett landskap. För att bygga mångfunktionellt måste man bygga tätt, vilket man inte har gjort i våra svenska städer på ett tag eftersom markförbrukning per person har fyrdubblats sedan 1950-talet (Ullstad 2008). Genom att bygga tätare kan man förhindra utglesning och göra stadens rum mer sammanhängande vilket också gör dem mer orienterbara. Man kan därmed öka användningen av offentliga rum och ytor, till exempel parker, genom att göra dem mer tillgängliga. För att kunna göra detta krävs en övergripande planering och investering av offentliga aktörer som kommuner.

Här möter man ofta motstånd. Även om staden byggs på hela tiden är stora delar av den trots allt redan existerande. I en stad där komplexa strukturer och system existerar är det svårare att förändra den eftersom många människor är inblandade. 87 % av Sveriges befolkning bor i en tätort (SCB 2018) och löper därför större risk för att bli påverkade vardagligen av en förändring. Detta dilemma blir ännu mer påtagligt om ombyggnaden i fråga sker på en så pass välanvänd plats som en järnvägsstation.

Dock argumenterar Ullstad för att vi inte ska undvika att utveckla staden av en rädsla för att bli besvärade. En stad byggs konstant och fortlöpande. I genomsnitt förändras cirka två procent av Sveriges bebyggelse genom om- och tillbyggnad

varje år och därmed kan hela staden i princip vara förändrad inom 50 år (Ullstad 2008). Att ha en innovativ och inkluderande stadsplanering är även ett av FN:s globala hållbarhetsmål om hållbara städer och samhällen (Svenska FN-förbundet 2018).

När den enskilda staden blir en del i ett större nätverk av städer som samarbetar blir kommunikation och rörlighet mellan dessa essentiell för deras utveckling. I sin avhandling hävdar Bakerson (2010) att eftersom klimatfrågan i nuläget har stor uppmärksamhet återuppmärksammas järnvägens fördelar, både ekonomiska och miljömässiga, jämfört med andra transportsystem. I städer där järnvägen har en större betydelse för transport och struktur utvecklas också stationerna för att inkludera fler funktioner och döps ibland även om till t ex resecentrum. Därmed finns det också ett ökande antal aktörer som har ett intresse av en välutvecklad stationsmiljö, till exempel butiksägare samt buss- eller taxibolag.

En god stationsmiljö gynnar alltså många inblandade parter. Den främjar kollektivåkandet, den är bra för stadens utveckling och sysselsättning, den är lönsam för fastighetsägaren och för företagen som driver servicearbeten inom område. (Bakerson 2010, 16)

Ju viktigare stationen är för staden och regionen genom geografisk placering och storlek desto mer påverkar den resenärerna vad det gäller utformning och serviceutbud. Bakerson benämner även stationen i sig som en kommunikationsnod för att betona järnvägsstationens roll som betydelsefull mötesplats för människor.

I avhandlingen hänvisar Bakerson även till Stadens parker och Natur, en bok som publicerades av Boverket 1994 där vikten av grönytor i tätorter artikuleras samt deras påverkan på människornas känsla av tillhörighet, identitet och trygghet. En plats som har en identitet, i den här bemärkelsen en "byggd form" som är säregen för platsen, lockar till sig människor och bidrar till en ökad gemensam samhörighet. Där Boverket framhåller att en plats i en stad som saknar en identitet är en dyster och misslyckad plats drar Bakerson en koppling till den byggda stationsmiljön. Enligt denne är stationen i sin roll som kommunikationsnod en aktiv plats för allmänheten och som arbetsplats och därmed skulle det vara ett problem eller en brist ifall en så pass aktiv plats saknade identitet.

Ett av förslagen för att skapa en trevligare stationsmiljö är enligt Bakerson att gestalta med grönska och vegetation. Syftet med att utveckla eller återinföra stationsparker är alltså inte att ersätta grönytor och grönområden på andra ställen i staden, utan är att utnyttja en yta som människor interagerar med varje dag. Detta eftersom det är den vardagliga grönytan som har störst chans att påverka den fysiska och psykiska hälsan (Grahm & Stigsdotter 2003).

### 3. Tillvägagångssätt

Detta kandidatarbete har utvecklats under fyra etapper i syfte att utforska utformningen av en järnvägsplan som tillgodoser användarnas behov av grönska. För att kunna svara på arbetets frågor behövdes först en kontext. Den första etappen var därför att granska historiska fotografier av platsen. Nästa steg var att utveckla ett teoretiskt ramverk för arbetet att förhålla sig till. Därefter genomfördes ett platsbesök och inventering för att utvärdera den nuvarande situationen, varpå den sista etappen var att undersöka möjligheter för utveckling och ökad hälsoeffekt genom grönska på platsen. Nedan följer en utförligare beskrivning av arbetets tillvägagångssätt.

#### 3.1. Teorin

För att kunna svara på arbetets första fråga används en teoretisk modell av Patrik Grahn. Patrik Grahn, professor inom landskapsarkitektur på Sveriges Lantbruksuniversitet, har sedan 1980-talet forskat och skrivit böcker om hur grönstruktur påverkar individuell och allmän hälsa i både urbana miljöer och platsspecifika miljöer som sjukhus, ålderdomshem och förskolor. 1985 skrev han boken *Människans behov av parker, grönska och rekreation* efter en tids arbete med grönplanen hos stadsarkitektkontoret i Lund och en önskan att ta reda på, utöver parkens storlek och innehåll, vilken funktion parken spelar och vilka mänskliga behov den kan tillgodose. Efter att ha identifierat dessa behov utifrån människans fysiska och psykiska hälsa sammanfattar han dessa i *de fyra aspekterna* (Grahn 1985) och knyter sedan samman dem till en modell som ska kunna användas vid olika former av fysisk planering av grönytor. En av dessa fyra aspekter är *tiden*.

Grahn hänvisar till ett flertal studier som visar på att tiden ofta är den avgörande faktorn för människors rekreering. Fritiden, den tid man har över för att utnyttja grönytor, spelar stor roll i hur stor ansträngning man orkar lägga för att ta sig till ett rekreationsområde. Av de som har upp till fem minuters promenadväg till en park är det bara 11 % som väljer att inte ta sig dit. Den siffran blir sedan större med en ökande tidsåtgång. Grahn gör därför antagandet att vardagsparken, den park som har störst chans att påverka fysisk och psykisk hälsa, borde ligga inom fem till tio minuters promenadavstånd. Även om olika funktioner och kvaliteter efterfrågas



beroende på individens förutsättningar och önskemål finner Grahns att behovet av passiv rekreation är störst.

Med stöd i sin teori om *sfären* har Grahns först delat in de grönytor som kan tänkas finnas i och i direkt koppling till staden i elva kategorier som varierar mellan privata och offentliga sammanhang. Exempel på dessa är "Den enskilda privata sfären", "Grannskapsparken" och "Stadens rekreationslandskap". Att kategorisera grönytor på detta sätt görs för att det finns olika förväntningar på olika grönytor beroende på sammanhang. Varje kategori är sedan tilldelad en egen betygsmall där 1 är ett lågt betyg och 3 är det högsta. För att ge en bättre överblick för hur tabellerna är utformade finns "Grannskapsparken" som betygsmall hittas i bilaga 1, tabell 1. Vilka funktioner parken förväntas uppfylla varierar som tidigare nämnt beroende på vilken kategori parken tillhör. Till exempel har varken den privata villaträdgården eller stadsskogen ett krav på att bollplan eller lekplatser ska finnas, medan dessa är kvaliteter som är önskvärda i grannskapsparken eller stadsdelsparken.

I vilken kategori faller då stationsparkerna? Grahns hävdar att:

Stadsträdgårdar fyller viktiga funktioner exempelvis vid järnvägsstationer, köpcentra, stora arbetsplatser och liknande ställen. Tillgång, avstånd m.m. är irrelevanta såsom allmänna riktlinjer. Man kan endast säga att stadsträdgården bör ligga så nära sin målgrupp som möjligt är: strax invid järnvägsstationen, invid gågatan etc. (Grahns 1985, s. 143)

Enligt ovanstående definition klassas därmed stationsparkerna som stadsträdgårdar och har enligt Grahns modell ingen betygsmall. I syfte att faktiskt genomföra en empirisk platsstudie på Ängelholms järnvägsark har jag därför tagit fram en kortare version av Grahns betygsmall, se tabell 1. Denna mall är inte en reduktion av en enskild betygsmall utan sammanställd av samtliga betygsmallar i *Människans behov av parker, grönska och rekreation* (Grahns 1985). Jag har själv gjort en bedömning av vilka aspekter som är applicerbara på en stationsark och vilka som är mindre relevanta. Till exempel är kraven på en bollplan i viss storlek eller en välutvecklad lekyta inte väsentligt för en stationsark. Det är denna tabell (tabell 1) som Ängelholm Järnvägsarks utvärdering utgår ifrån och som arbetet handlar om.

Tabell 1: Betygsmall för stationsparker baserad på Grahns (1985) betygsmallar.

	Betyg 1 Med tvekan om funktionerna kan uppfyllas	Betyg 2 Brister finns	Betyg 3 Bra
Form	Långsträckta ytor, dåligt sammanhållna.	Relativt väl sammanhållen.	Huvuddelen av parken i en sammanhängande yta.
Vegetation	1-2 dominerande trädarter, 1-2 dominerande buskarter.	4-5 trädarter, 4-5 buskarter. Ingen art tillåts dominera. Någon art är städsegrön och några arter blommar.	Mångfald arter där man kan hitta arter med tidig såväl som sen blomning. Tanken är att vegetationen skall vara intressant året om. Rosor, perenner och annueller bör finnas.
Vägar	Parkvägarna är väl dränerade och så fasta att man kan ta sig fram med rullstol.	Parkvägarna är väl dränerade och så fasta att man kan ta sig fram med rullstol. Genomgående stråk är förlagda till parkens kanter eller utformade så att passerande ej stör de som vistas i parken.	Parkvägarna är väl dränerade och så fasta att man kan ta sig fram med rullstol. Belysningen längs vägarna är god. Genomgående stråk är förlagda till parkens kanter eller utformade så att passerande ej stör de som vistas i parken.

### 3.2. Historisk överblick

Den historiska överblicken över Ängelholms järnvägsark redogörs för under rubriken ”4.1 Järnvägsarkens historia” och grundas i de material som

tillhandahölls av Ängelholms Järnvägsmuseum. I februari 2021 mottog jag av Staffan Löfberg kartor, bilder och skriftligt material om järnvägsparken i sig samt stationsparkernas historia. Tre av bilderna hänvisas till i arbetet (figur 1, 2 och 3) och är tagna någon gång omkring 1920, specifikt årtal oklart. Bilderna visar järnvägsparkens tidigare utformning och användning. Granskningen av de historiska bilderna var speciellt givande till arbetet då de kunde jämföras med fotografier tagna under platsbesöket.

### 3.3. Platsbesök

Platsbesöket genomfördes i februari 2021 i Ängelholms järnvägspark. Genom att använda Patrik Grahns teoretiska modell från *Människans behov av parker, grönska och rekreation* (1985) kunde en inventering och utvärdering av platsen genomföras som redovisas i rubriken ”4.2 Järnvägsparken idag”. Med hjälp av en betygsmall jag skapat baserat på Grahns betygsmallar utvärderades platsens kvaliteter och betygsattes för att sedan diskuteras. Fotografier var även tagna under platsbesöket för att kunna jämföra med de historiska fotografier som försågs av Ängelholms Järnvägsmuseum. Resultatet presenteras i form av en ifylld betygsmall och inventeringsanteckningar. Jag har dels valt att använda mig av Patrik Grahns på grund av hans välkända forskning inom vegetationens koppling till den mänskliga hälsan och dels för att det teoretiska ramverk som modellen innefattar bidrog väl till arbetet i jämförelse med andra teoretiska modeller att använda vid fysisk planering.

### 3.4. Möjligheter för utveckling

Svaret på arbetets första fråga om hur den nuvarande utformningen av Ängelholms järnvägspark stödjer användarnas välbefinnande enligt Patrik Grahns teori om Människan och grönska blir sedan en viktig del i besvarandet av arbetets andra fråga om hur en stationspark kan utnyttja vegetation och grönska på ett sätt som kan öka det möjliga välbefinnandet. Detta svar, kombinerat med den redan existerande forskning som nämns i bakgrunden om stationparkers utmärkande möjlighet att påverka många människor (Bakerson 2010) samt de positiva hälsoeffekterna som grönska kan bidra till (Honold et al. 2016) ger en potential att utvärdera hur man kan öka det möjliga välbefinnandet i Ängelholms järnvägspark. Detta görs under rubriken ”4.3 Utveckling av järnvägsparken”.

## 4. Ängelholms järnvägsplan idag, idag och i framtiden

För att svara på arbetets två frågor, ”Hur stödjer den nuvarande utformningen av Ängelholms järnvägsplan användarnas välbefinnande enligt Patrik Grahns teori om Människan och grönska?” och ”Hur kan en stationsplan, med Ängelholms järnvägsplan som exempel, utnyttja vegetation och grönska på ett sätt som kan öka det möjliga välbefinnandet?”, krävs en historisk och samtida kontext för stationsplaners utformning samt en utvärdering av den nuvarande järnvägsplanen. Under denna rubrik finns tre delar. I den första delen beskrivs järnvägsplanens historia och tidigare utformning. I den andra delen (underrubrik 4.2) besvaras arbetets första fråga om den nuvarande utformningen av Ängelholms järnvägsplan genom först en inventering som beskriver planens befintliga utseende där det med hjälp av bilder noteras likheter och skillnader hos de olika tidsperioderna. Därefter utvärderas planen efter betygsmallen enligt Grahns modell varpå vikten av grönytor i direkt koppling till stationen diskuteras i relation till nuvarande forskning. För att slutligen kunna svara på den andra frågeställningen om hur Ängelholms järnvägsplan kan utnyttja grönska på ett sätt som kan öka det möjliga välbefinnandet diskuteras annan möjlig utformning av järnvägsplanen i den tredje delen (underrubrik 4.3). Till sist diskuteras den ifyllda betygsmallen och olika sätt att tolka den samt en reflektion över arbetets resultat och process.

### 4.1. Järnvägsplanens historia

Hur kommer det sig att Ängelholm har en plan i anknytning till järnvägen, hur har den använts historiskt och hur ser den ut idag? Ängelholms järnvägsstation har alltid varit omgiven av vegetation i olika former (Löfberg 2021). Under 1700-talet hade staden ett problem med flygsand och Kronoskogen anlades som en barriär mellan staden och havet. På 1880-talet användes då en del av denna skog till stationsområde när järnvägsstationen byggdes (ibid).



*Figur 1: "Även strax norr om stationshuset fanns en liten plantering" 1920-tal (Löfberg 2021)*



*Figur 2: "Ängelholms järnvägsark från söder 1928" (Löfberg 2021)*

Exakt när man började plantera växter på stationsområdet är osäkert, men det fanns en anställd trädgårdsmästare som hade hand om de planteringar man kan se på bilderna från 1920-talet (figur 1 och 2). Även två stora bostadsbyggnader med tillhörande koloniområde uppfördes till de järnvägsanställda söder om parkområdet, se figur 2 (Löfberg 2021).

## 4.2. Järnvägsparken idag

Under denna rubrik följer en inventering av Ängelholms järnvägspark som ligger till grund för utvärderingen av parken enligt Grahns modell.

För närvarande är det grönområdet öster om Ängelholms station, mellan stationen och Rönne å som kallas för järnvägsparken. Norr om parken finns ett bostadsområde med flerfamiljshus. Söder om parken går en bilväg, Landshövdingevägen, och parkeringsplatser samt industriområden finns ännu lite längre söderut. Huvuddelen av parken är i en sammanhängande yta mellan genomfartsvägen och ån. För att ta sig från parken till stationen måste man korsa en bilväg där det enda övergångsstället ligger allra längst upp i parkens nordvästra hörna. Övergångsstället ligger heller inte rakt framför stationen utan vid busstorget. Det finns en stor cykelparkering på parkområdet vid övergångsstället som är använd då det fanns cyklar där vid inventeringstillfället. På ytan i direkt anslutning till stationen finns en parkeringsplats, cykelgarage och busstorg, alla anlagda på hårdgjorda ytor.





*Figur 3: "Ängelholms järnvägsgränd mellan stationshuset och ån" 1920-tal (Löfberg 2021)*



*Figur 4: Ängelholms järnvägsgränd 2021. Det gula stationshuset är till vänster och Rönne å rinner till höger. © Andrea Stjernström Cronberg 2021*

I figur 3 och 4 är bilderna tagna under 1920-tal respektive 2021 och är fotograferade från liknande vinklar med stationshuset till vänster i bild och Rönne å till höger. Detta visar att parkens formspråk till stor del är bevarat. Parken karaktäriseras av

öppna gräsytor, ensamstående träd spridda över gräsmattorna och asfalterade eller grusade gångvägar, vilket kan ses i båda bilderna. Minst fyra till fem träd- och buskarter finns på platsen. En städsegrön art är *Pinus sylvestris* (tall) och blommande arter är *Prunus serrula* (glanskörsbär), *Aesculus hippocastanum* (hästkastanj) och *Malus toringo var. sargentii* (bukettapel). Vegetationen består främst av enskilda träd planterade utspridda i en gräsmatta och buskar planterade i sammanhängande grupper för att bland annat dölja mindre bebyggelse som elskåp. Ingen art upplevs dominera. De äldsta exemplaren av träd finns ner mot ån medan det åt stationens håll finns ett flertal nyplanterade träd. Inga rabatter med rosor, perenner eller annueller kunde hittas.

Det finns ett antal sittplatser och ett antal konstverk på platsen. Några av sittplatserna är också utformade som konstverk med utmärkande färger och former och nere vid ån finns även en grusad yta med sittplatser, bord och grillmöjligheter. Vägarna är väl dränerade och det är möjligt att ta sig fram med rullstol. Huvudsakliga stråk för gång och cykel är lagda längs med ån eller längs med bilvägen och är asfalterade. Belysning finns på platsen.

Tabell 2: Ifylld betygsmall för Ångelholms järnvägsplan baserad på Grahns (1985) betygsmallar.

	Betyg 1 Med tvekan om funktionerna kan uppfyllas	Betyg 2 Brister finns	Betyg 3 Bra
Form	Långsträckta ytor, dåligt sammanhållna.	Relativt väl sammanhållna.	Huvuddelen av parken i en sammanhängande yta.
Vegetation	1-2 dominerande trädarter, 1-2 dominerande buskarter.	4-5 trädarter, 4-5 buskarter. Ingen art tillåts dominera. Någon art är städsegrön och några arter blommar.	Mångfald arter där man kan hitta arter med tidig såväl som sen blomning. Tanken är att vegetationen skall vara intressant året om. Rosor, perenner och annueller bör finnas.



Vägar	Parkvägarna är väl dränerade och så fasta att man kan ta sig fram med rullstol.	Parkvägarna är väl dränerade och så fasta att man kan ta sig fram med rullstol. Genomgående stråk är förlagda till parkens kanter eller utformade så att passerande ej stör de som vistas i parken.	Parkvägarna är väl dränerade och så fasta att man kan ta sig fram med rullstol. Belysningen längs vägarna är god. Genomgående stråk är förlagda till parkens kanter eller utformade så att passerande ej stör de som vistas i parken.
-------	---	---	---

Resultatet av utvärderingen (tabell 2) presenteras i form av en ifylld betygsmall baserad på Grahns (1985) teorier. I betygsmallen är det uppfyllda kravet ifyllt med grön färg. Hur stödjer då den nuvarande utformningen av Ängelholms järnvägsplan användarnas välbefinnande enligt Patrik Grahns teori om Människan och grönska? Enligt den ifyllda betygsmallen får Ängelholms järnvägsplan betyget 2.5. Det som saknas för att parken ska uppfylla betyg 3 är planteringar med perenner och andra örtartade växter som inte är lignoser för en varierad och mångfaldig vegetation. Brist på detta resulterar i att parken kan uppfattas som enformig och stram. Ängelholms kommun ställer däremot på sommarhalvåret ut urnor med olika typer av blomsterarrangemang för att smycka staden och några av dessa står då utplacerade längs med bilvägen på parkens västra sida. Ytterligare dekoreras bron där Järnvägsplanen går med hängande blomsterarrangemang som går att se från parken. Men om dessa temporära utsmyckningar kompenserar tillräckligt för avsaknaden av planteringar inne i parken är osäkert.

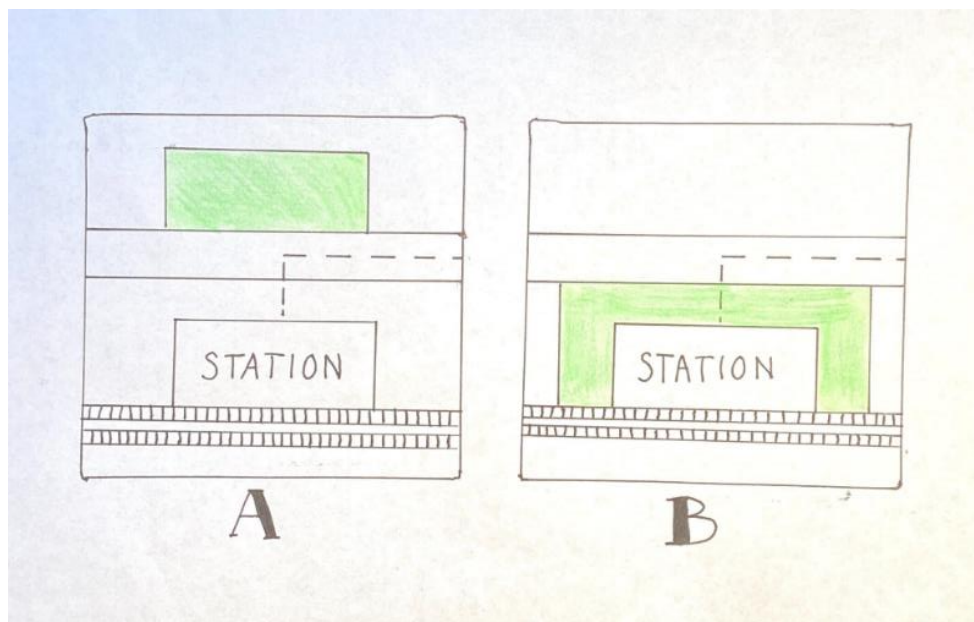
Någonting som var anmärkningsvärt under inventeringen var det faktum att en bilväg separerade parken från tågstationen. Den extra sträckan blir både tids- och ansträngningskrävande. Med tanke på att personer som är mer stressade är mindre benägna att uppsöka en grönyta (Grahns & Stigsdotter 2003) minskar sannolikheten för att användarna av stationen ska utnyttja grönytan och därmed uppleva de hälsoförmåner den kan ge.

Det är också rimligt att undra varför det inte räcker med att se Ängelholms järnvägsplan från andra sidan vägen för att uppleva ett ökat välmående. Att vistas i en grönyta ger större hälsoeffekter än att beskåda den från håll eller genom ett fönster (Grahns & Stigsdotter 2003). Om man även räknar in störningar i miljön såsom buller är det möjligt att den totala upplevda hälsoeffekten skulle vara större för en person som vistas i en grönyta med buller än en person som beskådar

grönytan från håll omgiven av samma bullernivå. En grönyta som kommer i direkt kontakt med besökarna har större möjlighet att ge positiva effekter på besökarnas hälsa och välmående. Eftersom syftet med studien är att utforma stationsparker som möjliggör så stor påverkan på välbefinnandet som möjligt är denna aspekt viktig att ha i åtanke.

### 4.3. Utveckling av järnvägsparken

Hur kan en stationspark, med Ängelholms järnvägsstation som exempel, utnyttja vegetation och grönska på ett sätt som kan öka det möjliga välbefinnandet? I min mening ligger svaret i att även använda okonventionella ytor på stationsområdet som grönytor för att öka de positiva effekterna på hälsan. Det är konstaterat att parker och grönytor som används dagligen har större positiv inverkan på människors hälsa (Grahn & Stigsdotter 2003). Det är också ett faktum att mer stressade individer besöker grönytor mer sällan (ibid). I begreppsutredningen definieras grönytor i direkt koppling till stationen i det här arbetet som "en grönyta en person automatiskt exponeras för vid en användning av järnvägsstationen. Det kan vara en yta du måste ta dig igenom eller komma i nära kontakt med för att ta dig till entrén eller spåren" (s. 6 i detta arbete). Varför är den här definieringen viktig att göra?



Figur 5: Station A och B med tillhörande grönytor samt rörelsestråk. © Andrea Stjernström Cronberg 2021

Låt oss jämföra två hypotetiska scenarion. Person A och person B cyklar varje dag till identiska järnvägsstationer för att pendla till sitt jobb i en annan stad. Vid station A finns det en park mitt emot stationen. Vid användning av stationen kan man

betrakta parken på håll eller ta sig över vägen för att använda parken (se figur 5, scenario A). På station B ligger det istället en grönyta vid stationen som du måste korsa eller överskrida vid användning av stationen (se figur 5, scenario B). Vem kommer att ha störst chans att bli fysiskt och mentalt positivt påverkad av stationens grönyta, person A eller person B?

I och med att de grönytor som har störst positiv påverkan på hälsan är de som används dagligen (Grahm & Stigsdotter 2003) är det rimligt att anta att person B kommer att ha större chans att uppleva vegetationens positiva effekter eftersom direkt interaktion med grönytan sker automatiskt dagligen. Därmed, ur ett hälsoperspektiv, är grönytor i direkt kontakt med stationen att föredra jämfört med grönytor som är belägna utanför stationsområdet eller grönytor som användare av stationen inte behöver interagera med, varken aktivt eller passivt.

Här uppstår ett dilemma då de flesta stationsområden redan är bebyggda och anpassade efter behov av bland annat tillgänglighet. Rum, identitet och arkitektur kommer i underläge gentemot trafikflöde och byggvolym (Ullstad 2008). Att ta markytor i anspråk för grönytor och vegetation hamnar ofta lägre på prioriteringslistan än snabb och enkel framkomlighet. Därför är det viktigt att inte låta bilden av den traditionella utformningen av stationsparker med planteringar, lignoser och öppna gräsytor på marken sätta käppar i hjulet för nyanlagda stationsparker.



*Figur 6: Exempel på grön vägg vid Sundstorget i Helsingborg. (Boverket 2021)*

När ytor på marken av bland annat tillgänglighetsskäl måste vara hårdgjorda finns det en möjlighet att anlägga grönytor på andra ställen. Ett exempel på detta är gröna tak och väggar (se figur 6). Med gröna tak och väggar menas vegetationstäckta tak och väggar. Att täcka ytor på byggnader med vegetation är ett område vars tekniska lösningar utvecklas och forskas flitigt på (Manso & Castro-Gomes 2015).

Förutom att förse passerande med hälsofördelar är dessa gröna installationer också exempel på utmärkande design som bidrar till att forma platsens identitet. Installationerna kan också bidra med andra funktioner som är viktiga för ett hållbart samhälle, såsom dagvattenhantering. Med hjälp av att återskapa ett vattenhållande ytskikt kan växterna ta upp vattnet för att sedan återföra det till atmosfären genom sin transpiration (Dunnett & Kingsbury 2008). Även om inte allt vatten kan tas upp av växterna underlättar denna fördröjning av avrinningen för de dagvattenhanteringssystem som annars tar hand om vattnet. Dessa vegetationstäckta ytor har också en möjlighet att tillföra andra samhällsfunktioner som bullerdämpning och lokalodling.

## 5. Diskussion

Under denna rubrik diskuteras resultatet av den ifyllda betygsmallen i relation till möjlig utveckling av Ängelholms järnvägsplan samt reflektion kring arbetets resultat och process.

Ängelholms järnvägsplan fick betyget 2.5 enligt betygsmallen. Detta betyg kan sammanfattas som ”bra, men brister finns”, vilket beror till största del på en brist på perenner och andra örtartade växter. Enligt WHO:s definition av grönyta är grönområdet utformat som en traditionell park och har möjligheten att ge användarna av planen de hälsoförmåner som vegetation och grönska kan förse människor med; så som avslappnande effekter på hjärnaktiviteten (Aspinall et al. 2015) och en dämpande effekt på kronisk stress genom sänkt kortisolhalt i blodet (Honold et al. 2016).

I syfte att utforma en järnvägsplan som tillgodoser användarnas behov av grönska är däremot min uppfattning att stationsplanen inte praktiskt påverkar människors hälsa i lika hög grad den teoretiskt skulle kunna göra i egenskap av just en stationsplan. Jag tror att när en stationsplan passivt utnyttjas av pendlare vid en järnvägsstation har denna grönska större chans att fysiskt påverka fler människor per dag än en park som bara utnyttjas på fritiden. Det finns möjlighet att vidare forska på detta i framtida studier. Eftersom de grönytor som har störst effekt på användarnas hälsa är de ytor som används dagligen (Grahn & Stigsdotter 2003) har en stationsplan som utnyttjas vid användning av stationen en unik roll med fördelar gentemot andra typer av grönområden i staden sett från ett hälsoperspektiv. Så vad menar jag med att Ängelholms järnvägsplan inte kan iklä sig denna roll fullt ut?

Järnvägsstationer som Ängelholms station kan vara väl trafikerade och det är rimligt att anta att bullret från trafiken upplevs som störande och skulle kunna minska grönytans effekter på hälsan. Men om dessa effekter skulle försvinna helt är osäkert. Det är bevisat att hälsoeffekter kan uppmätas bara genom att individer beskådar grönska genom ett fönster (Grahn & Stigsdotter 2003) vilket tyder på att individer inte måste befinna sig i en miljö utan visuella eller ljudliga störningar för att ta del av grönskans hälsoeffekter. Ytterligare forskning inom detta område krävs för att kunna determinera effekten av buller på hälsan hos människor. Med ett sätt att mäta och tolka bullernivåns påverkan skulle bulleraspekten kunna bli en viktig del av betygsmallen för att uppnå en utförligare utvärdering.



Den möjliga anledningen till att parken inte påverkar invånarnas hälsa i den mån den är kapabel till är att stationen och parken separeras av en bilväg. För att ta sig från parken till stationen eller vice versa måste man korsa över vägen på ett övergångsställe som är placerat vid parkens nordvästra hörn. Övergångsstället leder inte heller till stationens entré utan till busstorget bredvid stationen. Eftersom busstorg, bilparkering och cykelparkering alla är belägna intill stationen finns det ingen självklar anledning för pendlare att ta sig det extra avståndet och använda sig av parken i sin vardag. Tvärtom kräver det en större ansträngning att ta sig till parken och tillbaka än att vistas på stationsområdet i väntan på tåg eller buss. Om personen är trött eller stressad minskar också sannolikheten för denna ansträngning att genomföras (Grahns & Stigsdotter 2003). Det är därför möjligt att Ängelholms järnvägsplan skulle ha större chans att påverka fler människor om grönytor existerade även på andra sidan vägen, intill stationshuset, likt scenario B i figur 1 på sida 18. Att gestalta med grönska på själva stationen i Ängelholm är ovanligt idag men inte en helt obefogad idé vilket är tydligt när man ser planteringar direkt vid spåren på bilden i figur 3, sida 21. Om stationsområdet i Ängelholm har höga halter av arsenik, bly eller andra gifter i marken skulle växtligheten också kunna användas till fytoremediering. Genom detta vore det möjligt att skapa en estetiskt tilltalande stationsmiljö som bidrar med hälsoeffekter på mer än ett sätt. På så sätt skulle Ängelholms järnvägsplan, i rollen som stationsplan, kunna utformas för att ytterligare tillgodose användarnas behov av grönska.

Eftersom Grahns modell är skapad för att underlätta vid olika former av fysisk planering gällande grönytor är de normer som modellen utgår ifrån också baserade på de vanligaste typerna av grönytor. Dessa är oftast parker eller platser gjorda för att vistas i under en längre period som rekreation. Möjligheten till både vila och aktivitet är viktigt för dessa grönområden.

Stationsparker och grönytor i direkt relation till en station har inte samma förutsättningar. De flesta besökare vistas bara en kort tid eller passerar igenom i sin vardag. Därmed blir de förväntningar Grahns sätter i sina betygsmallar inte lika applicerbara på en stationsplan som en annan typ av stadspark, vilket han också inser när han skriver om de grönytor som ligger intill järnvägsstationer eller arbetsplatser. Till exempel är det inte rimligt att förvänta sig att rörelsestråken placeras i parkens kanter för att skapa en "ostörd yta". Den forskning som tidigare har presenterats i det här arbetet visar att det är dessa vardagliga grönytor som har störst chans att påverka användarnas mentala och fysiska hälsa positivt och därför är det viktigt att ställa befogade krav på dem.

Ett av kraven för att en grönya ska få betyget "bra" enligt Grahns modell är att ytan är huvudsakligen kompakt eller sammanhängande. Långsträckta ytor klassas som dåligt sammanhållna och får betyget "med tvekan om funktionerna kan uppfyllas". Det här betygskriteriet är inte bara ett fyrkantigt tankesätt vad det gäller grönytor i stadsmiljöer utan en realistisk inställning till framtida stadsbyggande.

När vi står inför utmaningar som att skapa miljövänligare städer samtidigt som vi ska hushålla en ökande befolkning utan att skada de naturliga landskapen utanför städerna är förtätning en viktig del i detta. Någon form av förtätning pågår ständigt i de flesta urbana miljöer. Som Ullstad (2008) hävdar: staden ska vara grön, men den ska också vara tät. Det blir alltså inte hållbart i längden att anlägga fyrkantiga grönytor med tydligt dragna gränser och en skylt som säger ”park”. Grönytorna måste finnas överallt i staden i olika former och storlekar; på mark, väggar och tak. Tillsammans bildar de en helhet som genom grönska och vegetation bidrar till en renare och friskare stad.

Att Ängelholms järnvägsark utnyttjas av andra än bara personer som använder stationen är också en självklarhet då parken ligger i anknytning till ån där det finns promenadstråk och annan växtlighet. Det är därför viktigt att understryka att parken är välfungerande som allmän grönyta i staden men att den enligt mig har möjlighet att utvecklas i sin roll som stationsark.

Grahns modell om människans behov av grönska visade sig av dessa skäl inte vara fullt applicerbar på just stationsparker. Om Ängelholms järnvägsark hade betygsatts efter en av de befintliga betygsmallarna, till exempel ”Grannskapsparken”, hade järnvägsark fått ett mycket lägre betyg än 2.5. Trots detta kunde modellen användas eftersom traditionellt utformade stationsparker som Ängelholms järnvägsark har många funktioner och kvaliteter som stämmer överens med andra offentliga grönytor i staden. En varierad växtlighet med både städsegröna och blommande växtarter är ett exempel på detta. Även element som väl-dränerade gångstråk och befintlig belysning är inkluderade i dessa kvaliteter då de ökar framkomligheten och tryggheten på platsen. Det är lätt att förutsätta att endast existensen av en grönyta är tillräcklig men Grahns teorier baseras på det faktum att grönytans utformning och innehåll spelar en stor roll i dess användning. Att ha en modell, i det här fallet en betygsmall, för att identifiera och bedöma de faktorer som bidrar till en välfungerande grönyta är en viktig grund för att kunna vidareutveckla dessa grönytor efter de behov som finns i staden. Just stationsparker har andra förutsättningar och möjligheter som ligger utanför den här modellens ramar. I det här arbetet var det därför viktigt att modellen kompletterades med Grahns & Stigsdotters studie om användning och tillgänglighet av grönytor (2003). Genom att addera aspekten om tillgänglighet kunde en utvärdering som var anpassad efter stationsparker genomföras och studiens frågeställning, hur Ängelholms järnvägsark kan gestaltas för att öka välbefinnandet, kunde diskuteras mer utförligt. Grahns modell i kombination med Grahns & Stigsdotters studie har därmed utgjort ett teoretiskt ramverk som varit givande till arbetet. För att kunna utvärdera och bedöma stationsparker i framtiden skulle man kunna ta fram en ännu mer specialiserad version av Grahns betygsmall med andra faktorer som är relevanta för stationsparker, t.ex. tillgänglighet och bullernivå. Detta skulle ge grund till en djupare analys där man också kan jämföra olika stationsparker med

varandra och utnyttja specifika platsers möjligheter i olika städer för att öka användarnas välmående.



## 6. Slutsats

Syftet med arbetet var att undersöka möjligheten att utnyttja stationsparker för ökat välbefinnande i staden genom gestaltning med vegetation, vilket har gjorts genom att använda Ängelholms järnvägsplan som ett exempel på hur man kan utveckla en stationsplan som tillgodoser det mänskliga behovet av grönska. Vilken roll spelar arbetet i ett större sammanhang och vad finns det kvar att utforska inom problemrymden?

Grönområden och grönytor med vegetation av olika slag är en viktig beståndsdel i nutida och framtida urbana miljöer. Annan forskning har visat på en rad positiva hälsoeffekter som vegetationen bidrar till, så som dämpad kronisk stress och symptom på depression, men grönytor i urbana miljöer är också essentiella av flera anledningar. Vegetationen är en viktig beståndsdel i ekosystem och en ovärderlig resurs för många djur och insekter. Grönytor i staden fungerar även som viktiga mötesplatser och sociala ytor. Att kunna använda ytan på och omkring järnvägsstationerna till dessa ändamål blir därför en viktig del i ett hållbart stadsbyggande där ytornas möjligheter utnyttjas till maximal kapacitet.

Att just järnvägsstationer är en betydelsefull plats för grönytor är en följd av deras centrala roll i vardagspendlingen vars betydelse i samhället förväntas bli ännu större i framtiden. I och med den globala uppvärmningen och andra miljöfrågors ökade relevans förväntas fler resa kollektivt framför individuell bilkörning. Järnvägen, som redan är ett välansvänt kollektivt transportmedel, finns på många ställen redan på plats och det är både miljömässigt och ekonomiskt rimligt att satsa på den. Men andra kollektiva transportmedel behöver inte bortses ifrån av denna anledning. Det är fullt möjligt att anlägga grönytor vid till exempel busstationer och cykelvägar. Att anlägga grönytor vid dessa platser borde till och med uppmuntras så att de vardagspendlare som inte reser med tåg också får ett ökat välmående och en trevlig pendlingsmiljö, vilket förbättrar det totala hälsotillståndet och välmåendet i staden.

I arbetet tas också upp det faktum att nyanlagda stationsparkers utformning inte måste efterlikna mer traditionella stationsparker utan möjligheten finns att använda sig av gestaltning med funktioner anpassade efter resandes behov. Till exempel kan vegetationen anläggas på väggar och tak för att tillgängliggöra markytor. Här finns mycket plats för utveckling och nytänkande gestaltning. Genom att anlägga stationsparker med mindre traditionella utformningar finns chansen att integrera

vegetationen med konst och platsspecifik historia för att skapa en unik stationsmiljö som skapar en känsla av tillhörighet hos invånarna och en attraktion för nyanlända resande.

Stationsparker kan kännas som ett föråldrat koncept, ett minne av svunnen tid, och är relativt outforskade. Men när vi i stadsplaneringen ämnar skapa hållbarare städer, bland annat genom att försöka inkludera fler grönytor i urbana miljöer, har stationsparkerna möjlighet att göra en stor skillnad genom att påverka den allmänna hälsan. Genom att bidra till FN:s hållbarhetsmål om hälsa och hållbar utveckling har stationsparker därför chansen att bli en betydande pusselbit i det framtida stadsbyggandet. Genom ytterligare forskning, innovativ design, gestaltning och ingenjörskonst kan det därmed i framtiden finnas en fungerande stationspark vid varje station som kan ge stadens invånare de positiva hälsoeffekter som grönskan bevisligen medför.

## Referenser

Aspinall, P. A., Mavros, P., Coyne, R. & Roe, J. J. (2015). *The urban brain: analysing outdoor physical activity with mobile EEG*. British Journal of Sports Medicine, 49, 272-276.

Bakerson, A. *Från järnvägsstation till kommunikationsnod - En studie av verksamhetsfunktioner, rumsliga komponenter och anpassning till nutida resandebehov i järnvägsstationer från sju länder*. (2010). Diss. Göteborg: Chalmers Tekniska Högskola.  
<http://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/122838.pdf>

Bergkvist, J. (2012). *Järnvägarnas parker och trädgårdar - en historisk återblick. I: Sveriges Järnvägsmuseum och Järnvägs musei Vänner*. Spår 2012. Förlagsort: Förlag. 103-126.

Boverket. (2020). *Parker, stadsgrönska och landskap*.  
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/arkitektur-och-gestaltad-livsmiljo/arbetssatt/gronstruktur/#h2> [2021-02-07]

Bratman, G. N., Hamilton, J. P., Hahn, K. S., Daily, G. C. & Gross, J. J. (2015). *Nature experience reduces rumination and subgenual prefrontal cortex activation*. *Proceedings of the National Academy of Sciences USA*, 112, 8567-8572.

Dunnett, N. & Kingsbury, N. (2008). *Planting green roofs and living walls*. 2. ed. London: Timber Press

Grahn, P. (1985). *Människans behov av parker, grönska och rekreation : om uppbyggnaden av en teori och modell att använda vid fysisk planering*. Alnarp: Institutionen för landskapsplanering, Sveriges Lantbruksuniversitet.

Grahn, P. & Stigsdotter, U.A. (2003). *Landscape planning and stress. Urban forestry & urban greening*, vol. 2 (1), pp. 1–18 Elsevier GmbH.

Honold, J., Lakes, T., Beyer, R. & van der Meer, E. (2016). *Restoration in Urban Spaces: Nature Views From Home, Greenways, and Public Parks*. Environment and behavior, vol. 48 (6), pp. 796–825 Los Angeles, CA: SAGE Publications.

Manso, M. & Castro-Gomes, J. (2015). *Green wall systems: A review of their characteristics*. Renewable & sustainable energy reviews, vol. 41 (C), pp. 863–871 United Kingdom: Elsevier Ltd.

Olsson, K. (2011). *Jordläkande växter - Växters kapacitet att med fytoremediering rena förorenad mark med exempel och förslag för Ockelbo järnvägsstation*. Högskolan i Gävle. Trädgårdsmästarprogrammet. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:471141/FULLTEXT01.pdf>

Roe, J. J, Thompson, C. W., Aspinall, P. A., Brewer, M. J., Duff, E. I., Miller, D., Mitchell, R & Clow, A. (2013). *Green space and stress: Evidence from cortisol measures in deprived urban communities*. International Journal of Environmental Research and Public Health, 10, 4086-4103.

Statistiska Centralbyrån (SCB) (2020). *Tätorter i Sverige*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/miljo/tatorter-i-sverige/> [2021-02-17]

Svenska FN-förbundet (2018). *Agenda 2030 och de Globala Målen för Hållbar Utveckling*. (Andra upplagan September 2018) [https://fn.se/wp-content/uploads/2018/10/Infomaterial\\_Agenda3030\\_komprimerad.pdf](https://fn.se/wp-content/uploads/2018/10/Infomaterial_Agenda3030_komprimerad.pdf) [2021-05-13]

Ullstad, E. (2008). *Hållbar stadsutveckling : en politisk handbok från Sveriges Arkitekter* . Stockholm: Sveriges arkitekter. [https://mycourses.aalto.fi/pluginfile.php/538668/mod\\_page/content/9/H%C3%A5llbar\\_stadsutveckling.pdf](https://mycourses.aalto.fi/pluginfile.php/538668/mod_page/content/9/H%C3%A5llbar_stadsutveckling.pdf)

World Health Organisation (2016). *Urban Green Spaces and Health*. [https://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0005/321971/Urban-green-spaces-and-health-review-evidence.pdf?ua=1](https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0005/321971/Urban-green-spaces-and-health-review-evidence.pdf?ua=1)

# Tack

Först och främst vill jag tacka min handledare, Antoinette, för en handledning som alltid tog mig framåt. Jag vill även tacka mina vänner och familj som tålmodigt lyssnat och stöttat mig igenom hela processen. Till sist vill jag särskilt tacka min farmor och farfar, Tin och Sverker, för att ni alltid tror på mig, även när jag inte gör det själv. Tack för att ni tog er tiden att noggrant läsa igenom och diskutera mitt arbete på ett sätt som var lika givande som glädjande!

# Bilaga 1

Tabell 1: Hur väl uppfyller grannskapsparken sina funktioner? (Grahn 1985, s. 129)

	Betyg 1 Med tvekan om funktionerna kan uppfyllas	Betyg 2 Brister finns	Betyg 3 Bra
Storlek	1 ha - 2 ha	2 ha - 3 ha	> 3 ha
Avstånd	500 meter	400 meter	300 meter
Läge	Perifert eller med barriär av biltrafik med 100-300 b/dh 50 km/h	Relativt centralt eller barriär av biltrafik med <100 b/Dh 30 km/h	Centralt och inga trafikbarriärer
Form	Långsträckta ytor, dåligt sammanhållna	Relativt väl sammanhållen. Djup över 20 meter på de minsta ställena	Fyrkantig i proportionerna 1:2-1:1
Topografi	Helt plan eller så bruten att det ej går att utnyttja i sin helhet för vissa grupper	Flack topografi	Omväxlande topografi
Rum	Ett stort rum	Dåligt avgränsade rum	Flera väl avgränsade rum
Bollplan	Finnes ej eller är < 1000m <sup>2</sup>	Bollplan i grus > 1000 m <sup>2</sup>	Bollplan i gräs > 1000 m <sup>2</sup>
Lekyta	Lekplats < 1000m <sup>2</sup> Gunga, rutschkana, sandlåda	Lekplats > 1000 m <sup>2</sup> Gunga, rutschkana, sandlåda. Lektålig vegetation	Lekplats > 2000 m <sup>2</sup> Gunga, rutschkana, sandlåda + något "extra". Lektålig vegetation. Kullar som kan utnyttjas för pulkaåkning etc.
Vegetation	1-2 dominerande trädarter, 1-2	4-5 trädarter, 4-5 buskarter. Ingen art tillåts dominera.	Mångfald arter där man kan hitta arter med tidig såväl som sen

	dominerande buskarter	Växtmaterialet är robust och lekvänligt. Någon art är städsegrön och några arter blommar	blomning. Där man kan hitta arter med intressant vinterutseende, speciellt bladverk; iögonfallande bladsprickning, klara höstfärger, intressanta frukter och fruktställningar. Växtmaterialet är robust och lekvänligt.
Vägar	Parkvägarna är väl dränerade och så fasta att man kan ta sig fram med rullstol	Parkvägarna är väl dränerade och så fasta att man kan ta sig fram med rullstol. Genomgående stråk är förlagda till parkens kanter eller utformade så att passerande ej stör de som vistas i parken	Parkvägarna är väl dränerade och så fasta att man kan ta sig fram med rullstol. Lutningen på huvudvägarna överstiger inte 1:20. Kortare sträckor accepteras lutningen 1:12 om vilplan finnes var sjätte meter. Belysningen längs vägarna är god. Genomgående stråk är förlagda till parkens kanter eller utformade så att passerande ej stör de som vistas i parken
Buller	>55 dB (A)	45 dB (A) - 55 dB (A)	35 dB (A) - 45 dB (A)
Lä	Vissa svårigheter att hitta lä i parken	I parken finns några platser med ett gott läskydd	Inga svårigheter att hitta lä i parken